

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

18 Μαΐου 2018 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **88**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 47

Κύρωση τροποποιήσεων των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια του 1972 που κυρώθηκε με τον ν. 1757/1988 (Α' 37), όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC 310 (88)/03.12.2010 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου τρίτου του ν. 1757/1988 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια και άλλες διατάξεις» (Α'37),

β) του π.δ. 125/2016 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α'210),

γ) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» [άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98)].

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την αριθμ. 249/2017 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Εξωτερικών, του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης του 1972 για τα ασφαλή εμπορευματοκιβώτια, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC 310(88)/03.12.2010 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.310 (88)/03-12-2010, παρατίθεται σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β», αντίστοιχα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, κατισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό κείμενο)
RESOLUTION MSC.310(88) (adopted on 3 December 2010)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article X of the International Convention for Safe Containers, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the special procedure for amending the Annexes to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-eighth session, proposed amendments to the Convention in accordance with the procedure set forth in paragraphs 1 and 2 of article X of the Convention,

1. ADOPTS the amendments to the Annexes of the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 3 of article X of the Convention, that the said amendments shall enter into force on 1 January 2012 unless, prior to 1 July 2011, five or more of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendments;

3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2 of article X of the Convention, to communicate the certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Parties for their acceptance;

4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under article X of the Convention and of the date on which the amendments enter into force.

ANNEX

AMENDMENTS TO

THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS, 1972, AS AMENDED

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE TESTING, INSPECTION, APPROVAL AND MAINTENANCE OF CONTAINERS

Chapter I

Regulations common to all systems of approval

Regulation 1 - **Safety Approval Plate**

1 A new sentence is added at the end of paragraph 3 as follows:

"Where the stacking or racking values are less than 192,000 kg or 150 kN, respectively, the container shall be considered as having limited stacking or racking capacity and shall be conspicuously marked, as required under the relevant standards*.

____

* Refer to standard ISO 6346, Freight containers - Coding, identification and marking."

Regulation 2 – Maintenance and examination

2 After the existing paragraph 3, new paragraphs 4 and 5 are added as follows and the existing paragraph 4 is renumbered as paragraph 6:

"4 As a minimum, approved programmes should be reviewed once every 10 years to ensure their continued viability. In order to ensure uniformity by all involved in the inspection of containers and their ongoing operational safety, the Contracting Party concerned shall ensure the following elements are covered in each prescribed periodic or approved continuous examination programme:

.1 methods, scope and criteria to be used during examinations;
.2 frequency of examinations;
.3 qualifications of personnel to carry out examinations;
.4 system of keeping records and documents that will capture:
  .1 the owner's unique serial number of the container;
  .2 the date on which the examination was carried out;
  .3 identification of the competent person who carried out the examination;
  .4 the name and location of the organization where the examination was carried out;
  .5 the results of the examination; and
  .6 in the case of a Periodic Examination Scheme (PES), the Next Examination Date (NED);
.5 a system for recording and updating the identification numbers of all containers covered by the appropriate examination scheme;
.6 methods and systems for maintenance criteria that addresses the design characteristics of the specific containers;
.7 provisions for maintaining leased containers if different than those used for owned containers; and
.8 conditions and procedures for adding containers into an already approved programme.

5 The Contracting Party shall carry out periodic audits of approved programmes to ensure compliance with the provisions approved by the Contracting Party. The Contracting Party shall withdraw any approval when the conditions of approval are no longer complied with."

3 After the renumbered paragraph 6, a new paragraph 7 is added as follows:

"7 Administrations shall make information on approved Continuous Examination Programmes publicly available."

APPENDIX

4 After the existing paragraph 9, new paragraphs 10 and 11 are added as follows:

"10 One door off stacking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: ALLOWABLE STACKING MASS ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the racking test value (see line 5).

11 One door off racking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: RACKING TEST LOAD VALUE ONE DOOR OFF (... kg ... lbs).This marking shall be displayed immediately near the stacking test value (see line 6)."

ANNEX II

STRUCTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

Test loads and test procedures

5 After the existing section 7, a new section 8 is added as follows:

"**8 ONE DOOR OFF OPERATION**

1 Containers with one door removed have a significant reduction in their ability to withstand racking loads and, potentially, a reduction in stacking strength. The removal of a door on a container in operation is considered a modification of the container. Containers must be approved for one door off operation. Such approval should be based on test results as set forth below.

2 On successful completion of the stacking test the container may be rated for the allowable superimposed stacking mass, which should be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 5: ALLOWABLE STACKING MASS FOR 1.8 g (kg and lbs) ONE DOOR OFF.

3 On successful completion of the racking test the racking test load should be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 6: RACKING TEST LOAD VALUE (kg and lbs) ONE DOOR OFF.

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Stacking	
Internal loading: A uniformly distributed load such that the combined mass of the container and test load is equal to 1.8R.	The test procedures should be as set forth under **2 STACKING**
Externally applied forces: Such as to subject each of the four corner fittings to a vertical downward force equal to 0.25 x 1.8 x the allowable superimposed static stacking mass.	
Transverse racking	
Internal loading: None.	The test procedures should be as set forth under **4 TRANSVERSE RACKING**
Externally applied forces: Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed."	

6. After the existing annex II, new annex III is added as follows:

"ANNEX III
CONTROL AND VERIFICATION

1 Introduction

Article VI of the Convention refers to the control measures that may be taken by Contracting Parties. Such control should be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate, and an approved continuous examination programme (ACEP) or a valid Next Examination Date (NED) marking, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. This Annex provides specifics to enable authorized officers to assess the integrity of structurally sensitive components of containers and to help them decide whether a container is safe to continue in transportation or whether it should be stopped until remedial action has been taken. The criteria given are to be used to make immediate out of service determinations, and should not be used as repair or in-service criteria under a CSC ACEP or a periodic examination scheme.

2 Control measures

Authorized officers should consider the following:

.1 control should be exercised on those containers that create an obvious risk to safety;

.2 loaded containers with damages equal to, or in excess of, the criteria set forth below are deemed to place a person in danger. The authorized officer should stop those containers. However, the authorized officer may permit the onward movement of the container, if it is to be moved to its ultimate destination without lifting from its current means of transport;

.3 empty containers with damages equal to, or in excess of, the criteria set forth below are also deemed to place a person in danger. Empty containers are typically repositioned for repair at an owner-selected depot provided they can be safely moved; this can involve either a domestic or an international move. Any damaged container being repositioned should be handled and transported with due regard to its structural deficiency;

.4 authorized officers should notify the container owner, lessee or bailee, as appropriate, whenever a container is placed under control;

.5 the provisions set forth in this Annex are not exhaustive for all types of containers or all possible deficiencies or combination of deficiencies;

.6 damage to a container may appear serious without creating an obvious risk to safety. Some damage such as holes may infringe customs requirements but may not be structurally significant; and

.7 major damage may be the result of significant impact which could be caused by improper handling of the container or other containers, or significant movement of the cargo within the container. Therefore, special attention should be given to signs of recent impact damage.

3 Training of authorized officers

The Contracting Party exercising control should ensure that authorized officers tasked to carry out these assessments and control measures receive the necessary training. This training should involve both theoretical and practical instruction.

4 Structurally sensitive components and definition of serious structural deficiencies in each

4.1 The following components are structurally sensitive and should be examined for serious deficiencies:

Structurally sensitive component	Serious structural deficiency
Top rail	Local deformation to the rail in excess of 60 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 45 mm in length. Note: On some designs of tank containers the top rail is not a structurally significant component.
Bottom rail	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 100 mm or separation or cracks or tears in the rail's material in excess of 75 mm in length.
Header	Local deformation to the header in excess of 80 mm or cracks or tears in excess of 80 mm in length.
Sill	Local deformation to the sill in excess of 100 mm or cracks or tears in excess of 100 mm in length.
Corner posts	Local deformation to the post exceeding 50 mm or tears or cracks in excess of 50 mm in length.
Corner and intermediate fittings (Castings)	Missing corner fittings, any through cracks or tears in the fitting, any deformation of the fitting that precludes full engagement of securing or lifting fittings, any deformation of the fitting beyond 5 mm from its original plane, any aperture width greater than 66 mm, any aperture length greater than 127 mm, any reduction in thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 23 mm thick or any weld separation of adjoining components in excess of 50 mm in length.
Under structure	Two or more adjacent cross members missing or detached from the bottom rails. Twenty per cent (20%) or more of the total number of cross members are missing or detached. Note: If onward transportation is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free.
Locking rods	One or more inner locking rod is non-functional. Note: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.

4.2 The effect of two or more incidents of damage in the same structurally sensitive component, even though each is less than in the above table, could be equal to, or greater than, the effect of the single damage noted in the table. In such circumstances, the authorized officer may stop the container and seek further guidance from the Contracting Party.

4.3 For tank containers, the attachment of the shell to the container frame should also be examined for any readily visible serious structural deficiency comparable to that specified in the table. If any such serious structural deficiency is found in any of these attachments, the control officer should stop the container.

4.4 For platform containers with folding end frames, the end frame locking mechanism and the hinge pins about which the end frame rotates are structurally sensitive and should also be inspected for damage."

ΜΕΡΟΣ Β
(Ελληνικό κείμενο)
ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.310(88)
(η οποία υιοθετήθηκε την 3η Δεκεμβρίου 2010)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ, 1972

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

Έχοντας ΥΠΟΨΗ το Άρθρο 28(β) της Σύμβασης σχετικά με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά στις λειτουργίες της Επιτροπής,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ το άρθρο X της Διεθνούς Σύμβασης για τα Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια 1972, (στο εξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση»), που αφορά στην ειδική διαδικασία τροποποίησης των Παραρτημάτων της Σύμβασης,

Έχοντας ΕΞΕΤΑΣΕΙ, κατά την ογδοηκοστή όγδοη Σύνοδο, προτεινόμενες τροποποιήσεις στη Σύμβαση σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου X της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ τις τροποποιήσεις στα Παραρτήματα της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου X της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012, εκτός εάν, πριν από την 1η Ιουλίου 2011, πέντε ή περισσότερα από τα συμβαλλόμενα μέρη γνωστοποιήσουν στον Γενικό Γραμματέα την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου X της Σύμβασης, να κοινοποιήσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη για την αποδοχή τους.

4. ΚΑΛΕΙ περαιτέρω τον Γενικό Γραμματέα να ενημερώσει όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τα Μέλη του Οργανισμού για οποιαδήποτε αίτηση και ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο X της Σύμβασης και για την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ
ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ, 1972,
ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Κεφάλαιο Ι
Κανονισμοί κοινοί σε όλα τα συστήματα έγκρισης
Κανονισμός 1- Πινακίδα έγκρισης ασφαλείας

1) Στο τέλος της παραγράφου 3 προστίθεται μια νέα πρόταση ως ακολούθως:

«Όταν οι τιμές στοιβασίας ή καταπόνησης είναι μικρότερες από 192.000 kg ή 150 kN αντίστοιχα, το εμπορευματοκιβώτιο θεωρείται ότι έχει περιορισμένη ικανότητα στοίβασης ή καταπόνησης και φέρει εμφανή σήμανση, όπως απαιτείται από τα σχετικά πρότυπα*».

Κανονισμός 2 - Συντήρηση και εξέταση

2) Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 3, προστίθενται νέες παράγραφοι 4 και 5 ως ακολούθως και η υπάρχουσα παράγραφος 4 αναριθμείται ως παράγραφος 6:

«4 Τα εγκεκριμένα προγράμματα πρέπει να επανεξετάζονται τουλάχιστον μία φορά κάθε 10 χρόνια για να εξασφαλιστεί η διαρκής βιωσιμότητά τους. Για να διασφαλιστεί η ομοιομορφία από όλους όσοι εμπλέκονται στην επιθεώρηση των εμπορευματοκιβωτίων και η συνεχιζόμενη λειτουργική τους ασφάλεια, το ενδιαφερόμενο Συμβαλλόμενο Μέλος εξασφαλίζει ότι τα ακόλουθα στοιχεία καλύπτονται σε κάθε καθορισμένο περιοδικό ή εγκεκριμένο πρόγραμμα συνεχούς εξέτασης:

.1 μέθοδοι, πεδίο εφαρμογής και κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τις εξετάσεις,

.2 συχνότητα των εξετάσεων,

.3 τα προσόντα του προσωπικού για τη διενέργεια των εξετάσεων,

.4 σύστημα τήρησης αρχείων και εγγράφων που περιλαμβάνει,

.1 τον μοναδικό αύξοντα αριθμό του ιδιοκτήτη του εμπορευματοκιβωτίου,

.2 την ημερομηνία διεξαγωγής της εξέτασης,

.3 ταυτοποίηση του αρμόδιου προσώπου που πραγματοποίησε την εξέταση,

.4 την επωνυμία και την έδρα του οργανισμού όπου πραγματοποιήθηκε η εξέταση,

.5 τα αποτελέσματα της εξέτασης, και,

.6 στην περίπτωση Περιοδικών Συστημάτων Εξέτασης (ΠΣΕ), την Επόμενη Ημερομηνία Εξέτασης (ΕΗΕ),

.5 ένα σύστημα για την καταγραφή και την επικαιροποίηση των αριθμών αναγνώρισης όλων των εμπορευματοκιβωτίων που καλύπτονται από το κατάλληλο πρόγραμμα εξέτασης,

.6 μέθοδοι και συστήματα για κριτήρια συντήρησης που καλύπτουν τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού των συγκεκριμένων εμπορευματοκιβωτίων,

.7 προβλέψεις για τη συντήρηση μισθωμένων εμπορευματοκιβωτίων, εάν είναι διαφορετικές από εκείνες που χρησιμοποιούνται για ιδιόκτητα εμπορευματοκιβώτια, και,

.8 όρους και διαδικασίες για την προσθήκη εμπορευματοκιβωτίων σε ένα ήδη εγκεκριμένο πρόγραμμα.

5 Το Συμβαλλόμενο Μέρος διενεργεί περιοδικούς ελέγχους των εγκεκριμένων προγραμμάτων για να διασφαλίσει την συμμόρφωση με τις διατάξεις που έχουν εγκριθεί από το Συμβαλλόμενο Μέρος. Το Συμβαλλόμενο Μέρος ανακαλεί κάθε έγκριση όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.».

3) Μετά την αναριθμούμενη παράγραφο 6, προστίθεται νέα παράγραφος 7 ως ακολούθως:

*Αναφέρεται στο πρότυπο ISO 6346, εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς - Κωδικοποίηση, ταυτοποίηση και σήμανση.

«7 Οι διοικήσεις πρέπει να δημοσιοποιούν τις πληροφορίες σχετικά με τα εγκεκριμένα Προγράμματα Συνεχούς Εξέτασης.».

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

4) Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 9, προστίθενται νέες παράγραφοι 10 και 11 ως ακολούθως:

«10 Η ανθεκτικότητα στοιβασίας με απουσία μιας θύρας να αναγράφεται στην ένδειξη μόνο εάν το εμπορευματοκιβώτιο είναι εγκεκριμένο για λειτουργία με απουσία μιας θύρας. Η πινακίδα πρέπει να αναγράφει: ALLOWABLE STACKING MASS ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg. .. lbs). Αυτή η σήμανση εμφανίζεται ακριβώς δίπλα στην τιμή δοκιμής καταπόνησης (βλέπε γραμμή 5).

11 Η αντοχή καταπόνησης με απουσία μιας θύρας πρέπει να αναγράφεται στην πινακίδα μόνο εάν το εμπορευματοκιβώτιο είναι εγκεκριμένο για λειτουργία με απουσία μιας θύρας. Η πινακίδα πρέπει να αναγράφει: RACKING TEST LOAD VALUE ONE DOOR OFF (... kg. .. lbs). Η σήμανση αυτή εμφανίζεται ακριβώς δίπλα στην τιμή δοκιμής στοίβασης (βλ. γραμμή 6).».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ
Φορτία δοκιμής και διαδικασίες δοκιμής

5) Μετά την υπάρχουσα ενότητα 7, προστίθεται μία νέα ενότητα 8 ως ακολούθως:

«8 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ

1 Τα εμπορευματοκιβώτια που τους έχει αφαιρεθεί η μία θύρα παρουσιάζουν μια σημαντική μείωση της ικανότητάς τους να αντέχουν φορτία καταπόνησης, και, ενδεχομένως, μείωση της δύναμης στοίβασης. Η αφαίρεση μιας θύρας σε ένα εμπορευματοκιβώτιο σε λειτουργία θεωρείται τροποποίηση του εμπορευματοκιβωτίου. Τα εμπορευματοκιβώτια πρέπει να εγκρίνονται για λειτουργία με απουσία μιας θύρας. Η έγκριση αυτή πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα των δοκιμών όπως εκτίθενται παρακάτω.

2 Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της δοκιμής στοίβασης, το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να αξιολογηθεί για την επιτρεπόμενη υπερκείμενη μάζα στοίβασης, η οποία πρέπει να αναγράφεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας ακριβώς κάτω από τη γραμμή 5: ALLOWABLE STACKING MASS 1,8 g (kg και lbs)ONE DOOR OFF.

3 Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της δοκιμής καταπόνησης, το φορτίο δοκιμής πρέπει να αναγράφεται στην Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας ακριβώς κάτω από τη γραμμή 6: RACKING TEST LOAD VALUE (kg και lbs) ONE DOOR OFF.

ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ
Στοιβασία	
Εσωτερικό φορτίο: Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο έτσι ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και το φορτίο δοκιμής να ισούται με 1,8R. Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις: Τέτοιες ώστε να υποβάλλουν καθεμία από τις τέσσερις γωνιακές συνδέσεις σε μία κατακόρυφη δύναμη κάθετης φοράς ίση με 0.25 x 1.8 χ την επιτρεπόμενη υπερκείμενη στατική μάζα στοιβασίας.	Οι διαδικασίες δοκιμής πρέπει να είναι όπως ορίζονται στην ενότητα 2 ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ
Εγκάρσια καταπόνηση	
Εσωτερικό φορτίο: Κανένα.	Οι διαδικασίες δοκιμής πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τα εκτιθέμενα στην ενότητα 4 ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ.
Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις: Τέτοιες ώστε να καταπονούν τις ακραίες κατασκευές του εμπορευματοκιβωτίου πλευρικά. Οι δυνάμεις πρέπει να είναι ίσες με εκείνες για τις οποίες σχεδιάστηκε το εμπορευματοκιβώτιο.	

».

6) Μετά το υπάρχον παράρτημα II, προστίθεται νέο παράρτημα III ως ακολούθως:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

1 Εισαγωγή

Το άρθρο VI της Σύμβασης αναφέρεται στα μέτρα ελέγχου που μπορούν να ληφθούν από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αυτός ο έλεγχος πρέπει να περιορίζεται στην επαλήθευση ότι το εμπορευματοκιβώτιο φέρει μία έγκυρη Πινακίδα Έγκρισης Ασφαλείας και εγκριθέν πρόγραμμα συνεχούς εξέτασης (ΕΠΣΕ) ή μία έγκυρη Σήμανση της Επόμενης Εξέτασης (ΣΕΕ), εκτός εάν υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις ότι η κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου είναι τέτοια ώστε να δημιουργεί προφανή κίνδυνο για την ασφάλεια. Το παρόν Παράρτημα παρέχει λεπτομέρειες για να επιτρέπεται στους εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς να εκτιμούν την ακεραιότητα δομικά ευαίσθητων συστατικών των εμπορευματοκιβωτίων και να τους βοηθά να αποφασίζουν κατά πόσον ένα εμπορευματοκιβώτιο είναι ασφαλές να συνεχίσει τη μεταφορά ή αν πρέπει να σταματήσει μέχρι να ληφθούν διορθωτικά μέτρα. Τα κριτήρια που παρέχονται πρέπει να χρησιμοποιούνται για την άμεση θέση εκτός λειτουργίας και δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται ως κριτήρια για το χαρακτηρισμό ως υπό επισκευή ή σε λειτουργία στο πλαίσιο ενός προγράμματος ΕΠΣΕ ΣΕΕ ή ενός συστήματος περιοδικής εξέτασης.

2 Μέτρα ελέγχου

Οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματικοί πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

.1 πρέπει να ελέγχονται τα εμπορευματοκιβώτια που δημιουργούν προφανή κίνδυνο για την ασφάλεια,

.2 φορτωμένα εμπορευματοκιβώτια με ζημίες ίσες ή μεγαλύτερες από τα κριτήρια που ορίζονται παρακάτω θεωρούνται επίσης επικίνδυνα για τον άνθρωπο. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός πρέπει να σταματήσει αυτά τα εμπορευματοκιβώτια. Ωστόσο, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός μπορεί να επιτρέψει την περαιτέρω μετακίνηση του εμπορευματοκιβωτίου, εάν πρόκειται να μετακινηθεί στον τελικό του προορισμό χωρίς να αφαιρεθεί από τα τρέχοντα μέσα μεταφοράς του,

.3 κενά εμπορευματοκιβώτια με ζημιές ίσες ή μεγαλύτερες από τα κριτήρια που αναφέρονται παρακάτω θεωρούνται επίσης ότι θέτουν σε κίνδυνο ένα άτομο. Τα κενά εμπορευματοκιβώτια συνήθως επανατοποθετούνται για επισκευή σε μια αποθήκη που έχει επιλέξει ο ιδιοκτήτης, υπό την προϋπόθεση ότι μπορούν να μετακινηθούν με ασφάλεια. Αυτό μπορεί να συνεπάγεται είτε εγχώρια είτε διεθνή μετακίνηση. Οποιοδήποτε κατεστραμμένο εμπορευματοκιβώτιο που επανατοποθετείται πρέπει να αντιμετωπίζεται και να μεταφέρεται με τη δέουσα προσοχή στην κατασκευαστική του ανεπάρκεια,

.4 οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματικοί πρέπει να ενημερώνουν τον θεματοφύλακα, τον μισθωτή ή τον ιδιοκτήτη του εμπορευματοκιβωτίου, κατά περίπτωση, κάθε φορά που τίθεται υπό έλεγχο ένα εμπορευματοκιβώτιο,

.5 οι διατάξεις που παρατίθενται στο παρόν Παράρτημα δεν είναι εξαντλητικές για όλους τους τύπους εμπορευματοκιβωτίων ή για όλες τις πιθανές ελλείψεις ή συνδυασμό ελλείψεων,

.6 η φθορά σε ένα εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να φαίνεται σοβαρή χωρίς να δημιουργείται προφανής κίνδυνος για την ασφάλεια. Ορισμένες ζημίες, όπως τρύπες, ενδέχεται να παραβιάζουν τις τελωνειακές απαιτήσεις, αλλά ενδέχεται να μην είναι δομικά σημαντικές, και,

.7 οι μεγάλες ζημιές μπορεί να είναι το αποτέλεσμα σημαντικής επίπτωσης που μπορεί να προκληθεί από ακατάλληλο χειρισμό του εμπορευματοκιβωτίου ή άλλων εμπορευματοκιβωτίων ή σημαντική μετακίνηση του φορτίου εντός του εμπορευματοκιβωτίου. Ως εκ τούτου, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα σημάδια πρόσφατων ζημιών από κρούση.

3 Εκπαίδευση εξουσιοδοτημένων αξιωματικών

Το Συμβαλλόμενο Μέρος που ασκεί έλεγχο πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι που είναι επιφορτισμένοι με την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων και ελέγχων λαμβάνουν την απαραίτητη εκπαίδευση. Αυτή η εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τόσο θεωρητική όσο και πρακτική διδασκαλία.

4 Δομικά ευαίσθητα συστατικά και ορισμός των σοβαρών δομικών ελλείψεων σε κάθε ένα

4.1 Τα ακόλουθα στοιχεία είναι δομικά ευαίσθητα και πρέπει να εξεταστούν για σοβαρές ελλείψεις:

Δομικά ευαίσθητο συστατικό	Σοβαρή δομική ανεπάρκεια
Άνω σιδηροτροχιά	Τοπική παραμόρφωση στην σιδηροτροχιά που υπερβαίνει τα 60 mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισίματα στη σιδηροτροχιά που υπερβαίνει τα 45 mm σε μήκος. Σημείωση: Σε ορισμένα σχέδια εμπορευματοκιβωτίων δεξαμενών η επάνω σιδηροτροχιά δεν είναι δομικά σημαντικό συστατικό.
Κάτω σιδηροτροχιά	Τοπική παραμόρφωση κάθετα στη σιδηροτροχιά που υπερβαίνει τα 100 mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισίματα στο υλικό της σιδηροτροχιάς που υπερβαίνει τα 75 mm σε μήκος.
Κεφαλή	Τοπική παραμόρφωση στην κεφαλίδα άνω των 80 mm ή ρωγμές ή σχισίματα άνω των 80 mm σε μήκος.
Κατώφλι	Τοπική παραμόρφωση στο κατώφλι άνω των 100 mm ή ρωγμές ή σχισμές άνω των 100 mm σε μήκος.
Γωνιακοί ορθοστάτες (πόστες)	Τοπική παραμόρφωση στη πόστα άνω των 50 mm ή σχισμές ή ρωγμές άνω των 50 mm σε μήκος.

Γωνιακά και ενδιάμεσα εξαρτήματα (προϊόντα χύτευσης)	Έλλειψη γωνιακών εξαρτημάτων, οποιεσδήποτε διαμπερείς ρωγμές ή σχισμές στο εξάρτημα, τυχόν παραμόρφωση του εξαρτήματος που εμποδίζει την πλήρη εμπλοκή εξαρτημάτων στερέωσης ή ανύψωσης, τυχόν παραμόρφωση του εξαρτήματος πέραν των 5 mm από το αρχικό του επίπεδο το οποιοδήποτε άνοιγμα πλάτους μεγαλύτερου από 66 mm, οποιοδήποτε μήκος ανοίγματος μεγαλύτερο από 127 mm, οποιαδήποτε μείωση του πάχους της πλάκας που περιέχει το άνω άνοιγμα που το καθιστά με πάχος μικρότερο από 23 mm ή οποιοσδήποτε διαχωρισμός συγκολλήσεως των παρακείμενων εξαρτημάτων που υπερβαίνουν τα 50 mm.
Υπόστρωμα κατασκευής	Δύο ή περισσότερα γειτονικά εγκάρσια μέλη που λείπουν ή αποσπώνται από τις κάτω ράγες. Είκοσι τοις εκατό (20%) ή περισσότερο του συνολικού αριθμού των εγκάρσιων μελών λείπουν ή αποσπώνται. Σημείωση: Εάν επιτρέπεται η περαιτέρω μεταφορά, είναι απαραίτητο να αποτραπεί η αποσύνδεση των αποσπασθέντων μελών.
Ράβδοι ασφάλισης	Μία ή περισσότερες ράβδοι εσωτερικής ασφάλισης δεν λειτουργούν. Σημείωση: Ορισμένα εμπορευματοκιβώτια έχουν σχεδιαστεί και εγκριθεί (και έτσι καταγράφονται στην σήμανση CSC) για να λειτουργούν όταν μία θύρα είναι ανοιχτή ή έχει αφαιρεθεί.

4.2 Η επίδραση δύο ή περισσοτέρων περιστατικών ζημιάς στο ίδιο δομικά ευαίσθητο συστατικό, αν και καθεμία είναι μικρότερη από αυτήν του παραπάνω πίνακα, μπορεί να είναι ίση ή μεγαλύτερη από το αποτέλεσμα της μοναδικής βλάβης που σημειώνεται στον πίνακα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός μπορεί να σταματήσει το εμπορευματοκιβώτιο και να ζητήσει περαιτέρω οδηγίες από το Συμβαλλόμενο Μέρος.

4.3 Για εμπορευματοκιβώτια - δεξαμενές, η σύνδεση του κελύφους στο πλαίσιο του εμπορευματοκιβωτίου πρέπει επίσης να εξετάζεται για οποιαδήποτε άμεσα ορατά σοβαρά κατασκευαστικά ελαττώματα, παρόμοια με αυτά που αναφέρονται στον πίνακα. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί κάποιο τέτοιο σοβαρό κατασκευαστικό ελάττωμα σε οποιαδήποτε από αυτές τις συνδέσεις, ο αξιωματικός ελέγχου πρέπει να σταματήσει το εμπορευματοκιβώτιο.

4.4 Για εμπορευματοκιβώτια πλατφόρμες με πτυσσόμενα ακραία πλαίσια, ο μηχανισμός ασφάλισης του ακραίου πλαισίου και οι πείροι άρθρωσης γύρω από τους οποίους περιστρέφεται το ακραίο πλαίσιο είναι δομικά ευαίσθητοι και πρέπει επίσης να επιθεωρούνται για ζημιές.».

Άρθρο 2
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 8 Μαΐου 2018

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

Υποδομών και Μεταφορών

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α΄ 131 και π.δ. 29/2018/Α΄58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

• Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο www.et.gr.

• Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• **Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:**

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ’ εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

• Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (www.et.gr). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ
Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,
για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

